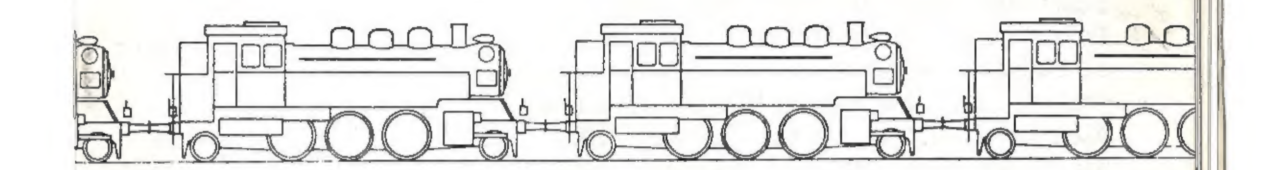
DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V.

SITZ KARLSRUHE



Studienfahrt

" Dampf im Voralpenland "
Sonntag, den 15. Juni 1969

München Hbf - Schliersee -
Bayrischzell - Holzkirchen
- Schaftlach - Tegernsee -
Schaftlach - München Hbf.

Grußwort der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. Sitz Karlsruhe.

Werte Mitglieder und werte Gäste,

wir begrüßen Sie sehr herzlich in unserem Sonderzug und danken für Ihr Interesse an der Studienfahrt zum Tegernsee und nach Bayrischzell. Auf vielseitigen Wunsch hatten wir uns entschlossen erstmals auch im Raum München eine Sonderzugfahrt durchzuführen. Der Termin fällt nun zufälligerweise etwa mit dem Zeitpunkt zusammen, zu dem die Bundesbahndirektion München als zweite Direktion der DB "dampffrei" wurde. Anfang April 1969 zählten zum Einsatzbestand der Bundesbahndirektion München 19 Dampflokomotiven, 152 Diesel-Lokomotiven und 209 elektrische Lokomotiven. In der Zwischenzeit ist der Bestand an Dampflokomotiven weiter abgesunken und umfaßt im wesentlichen nur noch einige Maschinen, die für Meßfahrten des Bundesbahn-Zentral-Amtes München eingesetzt werden.

Für die Planung und Durchführung der Fahrt ins Voralpenland danken wir allen beteiligten Dienststellen der Bundesbahndirektion München. Ebenso sprechen wir auch der Tegernsee-Bahn AG unseren herzlichsten Dank für alle Bemühungen aus. Dank ihres Entgegenkommens wird die Dampflokomotive Nr. 6 kurz vor Ablauf der Untersuchungsfrist noch einmal in Betrieb genommen - es wird wohl einer der letzten Einsätze sein.

Allen Teilnehmern der Studienfahrt wünschen wir einen erlebnisreichen Tag und eine angenehme Fahrt.

Deutsche Gesellschaft
für Eisenbahngeschichte e.V.

Für den Vorstand:

Theodor Horn

(Theodor Horn)

Hinweise:

Im Interesse von Sicherheit und Ordnung müssen wir wiederum darauf hinweisen, daß Sie bitte während der Fahrt die nötige Vorsicht walten lassen. Den Anweisungen des Bahnpersonals oder der Reiseleitung ist Folge zu leisten. (Bitte,beachten Sie auch die Lautsprecherdurchsagen)

An die Fotografen und Filmer richten wir die notwendige Bitte um gegenseitige Rücksichtnahme im eigenem Interesse. Bitte, denken Sie immer daran, daß außer Ihnen auch noch andere Teilnehmer an Aufnahmen interessiert sind.

Von der jeweils hinter der Lokomotive gelegenen Plattform aus möchten die Tonbandfreunde die Arbeitsgeräusche der Dampflok aufnehmen. Bitte, vermeiden Sie dort nach Möglichkeit Unterhaltungen.

Die Mitfahrt auf den Führerständen der Dampflokomotiven ist nur Inhabern von Genehmigungen der Bundesbahndirektion München bezw. der Tegernsee-Bahn AG gestattet.

Für Unfälle, gleich welcher Art, übernimmt die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. keinerlei Haftung.

München - Bayrischzell - Tegernsee.

"Heraus aus der Großstadt - hin zur Natur" könnte der Leitgedanke zu der heutigen Fahrt sein. Sie führt aus der süddeutschen Millionenstadt durch das Voralpenland zu reizvollen Punkten Oberbayerns.

München, zweitgrößte Stadt der Bundesrepublik, wurde um 1100 von Mönchen des Klosters Tegernsee gegründet. 1158 gewährte Heinrich der Löwe der Siedlung " Zu den Mönchen" die Markt- und Zollrechte. Seit 1505 ist München Hauptstadt Bayerns und Residenz der Herzöge, später der Kurfürsten. Stadtmittelpunkt wurde der Marienplatz, einst Kreuzungspunkt einer Salzstraße mit anderen wichtigen Verkehrswegen.

Große kulturelle und künstlerische Bedeutung erlangte München unter den bayerischen Königen, die sich sehr um den Aufstieg ihrer Residenzstadt bemühten. Zu den Bauten aus dem Mittelalter, wie die gotische Frauenkirche mit den beiden grünen Zwiebeltürmen, der Peterskirche, dem "Alten Hof" kamen neue Bauten nach Motiven der Romantik und der Renaissance. Unter Ludwig I entstanden die repräsentative Ludwigstraße, die Ludwigskirche, die Universität, die Feldherrnhalle usw. Während der Regentschaft Max II wurden die Maximilianstraße und das Maximilianeum, jetzt Sitz des Bayerischen Landtags, erbaut.
Weithin bekannt sind die gärtnerischen Anlagen - z.B. der Park von Nymphenburg, der Englische Garten, der Hofgarten. Bei Kunstsachverständigen sind die Bayerische Staatsgemäldesammlung, das Bayerische Nationalmuseum, die Lenbachgalerie und andere Sammlungen zu festen Begriffen geworden. Das Deutsche Museum auf der Isarinsel gilt mit seinen einzigartigen Sammlungen als größtes technisches Museum der Welt. Die neue Fahrzeughalle "Schienenverkehr", ihr gilt eine Führung am Tag vor der Studienfahrt, soll nach mehrjähriger Umbauzeit in Kürze wieder eröffnet werden. Glanzstück ist die restaurierte bayerische S 3/6 Nr. 3634, deren Triebwerk durch eine besondere technische Lösung in Funktion vorgeführt werden kann.

Baumaßnahmen von gewaltigem Umfang werden auf Jahre hinaus das Stadtbild bestimmen. Ganze Viertel sind durch den U-Bahn und S-Bahn-Bau geprägt; im Schildvortrieb wurde bereits die erste eingleisige Tunnel-

röhre der S-Bahn unter der Isar hindurch im Rohbau fertiggestellt.

Die vom Sonderzug durchfahrene Landschaft hat eine lange Entwicklungsperiode hinter sich. Aus einem ausgedehnten Meerarm drückten Urgewalten im Laufe von Jahrmillionen angeschwemmte Gesteinsmassen vom Meeresboden in die Höhe. Durch Verwerfungen und Faltungen entstand der verwickelte Bau des heutigen Gebirges. Gleichzeitig mit dem Bau der Alpen sank das Vorland in die Tiefe. Gesteine, die im Schwarzwald in rund 1000 m Höhe anzutreffen sind, befinden sich im Alpenvorland in 2000 m Tiefe.
Während vier Eiszeiten drang das Eis aus dem Gebirge weit nach Norden vor, die Eismassen schürften Niederungen aus und führten große Schuttmengen mit sich. Das Murnauer Moos befindet sich in so einem eiszeitlichen Becken; die Umwallung des Starnberger Sees ist Beispiel für eine ehemalige Endmoräne.
60 - 70 Findlingsblöcke, sie stehen unter Naturschutz, sind ebenfalls Zeugen der Eiszeit im Voralpenland.

Die erste Besiedlung erfolgte etwa 3000 - 2000 v.Chr. (Pfahlbautenreste im Starnberger See), um 550 n.Chr. wanderten die Bajuwaren aus Böhmen in das Land zwischen Donau und Alpen ein und wurden hier seßhaft. Damals wie heute ist das Gebiet ein Bauernland, nur langsam konnte die Industrie Fuß fassen. Der Fremdenverkehr begann schon sehr früh, gewann aber erst im letzten Jahrzehnt für manche Gemeinde eine große wirtschaftliche Bedeutung.

Im Laufe der Jahrhunderte entstanden in der Abgelegenheit der Bergwelt und der Wälder größere Siedlungen und Orte.
Das Städtchen Schliersee ist auf eine Gründung durch Benediktinermönche zurückzuführen, die um 750 im "Schlierseer Winkel" ein Kloster errichteten. Es ging jedoch während der Hunnenstürme unter. Augustinerchorherren nahmen die zweite Besiedlung vor, aus ihrer Zeit stammt noch manches schöne Kunstwerk. Sehenswert ist die ehemalige Stiftskirche eines unbekannten Baumeisters. Das Schlierseer Bauerntheater ist über die Grenzen Bayerns hinaus bekannt.

Inmitten von 1200 - 1300 m hohen Bergen liegt in 777m

Höhe der Schliersee, bei 2,2 km^2 Fläche ist er fast 3 km lang und 1,25 km breit. Die kleine Insel Wörth im See ist Privatbesitz. Mit den drei Orten Schliersee, Fischhausen und Neuhaus und der eindrucksvollen Bergkulisse gehört der Schliersee zu den landschaftlich schönsten Punkten in diesem Gebiet.Trotz eines regen Fremdenverkehrs haben sich die ländliche Umgebung und der idyllische Charakter erhalten.

7 km von der Tiroler Grenze entfernt liegt in einem Talkessel Bayrischzell. Aufgrund seiner Lage entwickelte sich der Ort zu einem beliebten Wintersportplatz und Luftkurort an der Deutschen Alpenstraße. Das Skigebiet "Sudelfeld" ist das größte in Bayern.

Bayrischzell wurde in der Mitte des 11. Jahrhunderts als Benediktinerkloster auf Veranlassung der Gräfin Haziga gegründet, jedoch erfolgte bald eine Verlegung des Klosters nach Fischhausen und später in das Wittelsbacher Stammschloß nach Weyern. Aus der Klosterzeit Bayrischzells stammen noch Turm und Altartisch der Pfarrkirche.

Spaziergänge, Wanderungen und Bergtouren führen von Bayrischzell in alle Richtungen und bis auf knapp 2000 m Höhe. Neben 2 Sesselliften, die schon im Sudelfeld betrieben werden, entsteht zur Zeit eine Seilbahn auf den 1838 m hohen Wendelstein, dessen Südhang steil nach Bayrischzell zu abfällt. Es ist zu hoffen, daß die Seilbahn nicht die Existenz der Wendelstein- Zahnradbahn gefährdet.

Auch Tegernsee verdankt seine Gründung einem Kloster. 746 wurde eine Benediktinerabtei errichtet, die den Auftrag hatte das gesamte Seegebiet zu roden und urbar zu machen. Das Tegernseer Kloster erlangte große Bedeutung und gehörte jahrhundertelang zu den mächtigsten Klöstern Süddeutschlands. Bei der Säkularisation umfaßte die Klosterbibliothek 80 000 Bände; 3 Mönche waren Mitglieder der Bayerischen Akademie der Wissenschaften. Ost- und Westflügel des Klostergebäudes wurden später abgebrochen, der Mittelteil in eine Sommerresidenz für König Max I umgebaut. Die Anfänge der Klosterkirche stammen aus der Karolingerzeit, die heutige Gestalt aus den Jahren 1673 - 1700.

Inmitten von grünen Hügeln und Bergen liegt der rund 13 km² große Tegernsee, er ist 6,5 km lang, 2 km breit und bis zu 74 m tief. Der See verdankt seine Entstehung der Endmoräne des Tegernseegletschers, die sich im Norden zwischen Gmund und Moosrain absetzte. Zwischen 1300 und 1850 m hoch sind die den See umgebenden Berge, von denen der Wallberg am bekanntesten ist. Neben der Ortschaft Tegernsee zählen Bad Wiessee mit seinen Jod- und Schwefelquellen, Gmund und Rottach-Egern zu den bedeutenden Fremdenverkehrsorten am See.

Mit Dampf durchs Voralpenland

Wenn am 15. Juni 1969 um 8.29 Uhr der Sonderzug den Münchner Hauptbahnhof verläßt, wird es wahrscheinlich der letzte Zug sein, der mit Dampftraktion die weitläufigen Gleisanlagen durchfährt. Schon seit einigen Jahren hat das Bahnbetriebswerk München Hbf - bei der Ausfahrt rechts - keine Dampflokomotiven mehr in seinem Bestand. Triebfahrzeuge der Baureihen 103, 110, 132, 141, 236, 260, 261, 321, 323, 332, 333, 491 und 798 sind hier beheimatet. Im zweiten Münchner Bahnbetriebswerk, dem Bw München Ost, hatten sich Dampflokomotiven der Reihen 94 und 50 noch bis Anfang 1968 halten können, heute findet man hier die Baureihen 141, 191, 194, 211, 212, 290, 323, 332, 485 und 515.

Der Sonderzug durchfährt nach der Überquerung der zum Bahnhof München Ost führenden Strecken verschiedene Vorortbahnhöfe und passiert dann die "Großhesseloher Brücke" über die Isar.
Diese Bahnbrücke wurde 1857 beim Bau der Strecke München - Holzkirchen errichtet. Für die Pfeiler und Widerlager verwendete man Ziegelmauerwerk und Granitsteine, die Überbauten enststanden als Fachwerkkonstruktion (Fischbauchträger). Die Fahrbahn der Brükke liegt rund 30 m über der Talsohle, die Stützweiten betragen 2 x 56 m und 2x 30 m.
Beim zweigleisigen Ausbau der Strecke in den Jahren 1909/10 erfolgte die Demontage der alten Überbauten und der Einbau der stählernen Konstruktionen in der

Auch 1969 historische Dampfzüge auf der Achertalbahn

Auf der Nebenbahn Achern - Ottenhöfen verkehren die historischen Dampfzüge 1969 an folgenden Tagen:
11.5.; 25.5.; 8.6.; 6.7.; 20.7.; 3.8.; 17.8.; 31.8. und 14.9.1969

Zum Einsatz kommt die Cn2t - Lokomotive Nr. 14 der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (Hohenzollern 1900) mit vier Bi-Wagen aus der Zeit der Jahrhundertwende.
Den genauen Fahrplan der drei Zugpaare finden Sie im Amtlichen Kursbuch, Sommer 1969.
Sonderrückfahrkarten mit hoher Fahrpreisermäßigung werden von den Bahnhöfen Mannheim Hbf, Heidelberg Hbf, Singen/Hohentwiel, Basel Bad. Bf und Freiburg Hbf direkt nach Ottenhöfen ausgegeben.

Beilagenhinweise:
Unsere Leser machen wir auf den dieser Schrift beigefügten Prospekt des Verlages Delius, Klasing - Bielefeld und Berlin - für die Bücher "Lokomotiven-gestern und heute " und "Schiffe - gestern und heute"aufmerksam.

Ferner bitten wir um Beachtung des beiliegenden Prospektes über Veröffentlichungen des Verlages Dipl.-Ing. Rudolf Bohmann, Wien und Heidelberg.

jetzigen Form, die Stützweiten wurden beibehalten. Wegen einer Erhöhung der Achslasten mußten die Überbauten 1934 verstärkt werden. Die Stahlkonstruktion hat eine Anstrichsfläche von rund 129 000 m^2, das Gesamtgewicht beträgt etwa 160 t. Die Massen des Mauerwerks umfassen 22 823 m^3.

1960/61 erhielten die Pfeiler eine Stahlbetonummantelung und die Widerlager eine Klinkerverkleidung um das Mauerwerk vor weiterer Verwitterung zu schützen. Instandsetzungsarbeiten erfolgten außerdem in den Jahren 1936 - 1941, 1952/53 und 1967/68.
Als "Selbstmörderbrücke" erlangte die Großhesseloher-Brücke einen traurigen Ruhm; auf Verlangen der Stadt München und anderer Behörden mußten daher 1958/1959 an den seitlichen öffentlichen Fußwegen Schutzgitter angebracht werden.

Bei der Fahrt über die Brücke schöner Blick auf das Isartal und die Stadt München (links). Kurz hinter der Brücke führt dann die Strecke zunächst durch den Deisenhofener Forst, dann durch den Hofoldinger Forst. Auf dem Abschnitt zwischen Großhesselohe und Holzkirchen findet man zur Zeit noch Blockstellen mit bayerischen Signalen; jedoch ist die Planung für den Selbstblock und die Streckenfernsteuerung bereits fertig.

Nach 37 km Fahrt wird der Bahnhof Holzkirchen passiert, seit dem Fahrplanwechsel im Herbst 1968 Endpunkt des elektrischen Vorortsverkehrs. (Angaben über die Elektrifizierung von München-Solln bis Holzkirchen siehe besonderen Abschnitt am Schluß dieses Kapitels)
Im Bahnhof Holzkirchen begegnen sich zur Zeit noch Epochen der Signaltechnik. Neben original bayerischen Signalen mit durchbrochenem Flügel und "RU"-Tafeln findet man "pseudo-bayerische" Signale mit normalen Flügel, aber ebenfalls "RU"-Tafel und blauer Scheibe. Der Fortschritt ist durch die schon aufgestellten Lichtsignale vertreten, und neben dem Empfangsgebäude entsteht das neue Stellwerk.

Zwischen Sauerlach und Holzkirchen wurde erstmals rechts der Blick auf die Akpenkette frei, die nun bei der Weiterfahrt immer eindrucksvoller in Er-

scheinung tritt. Im Bahnhof Darching muß der Sonderzug die Überholung durch den E 801 abwarten - bitte, besondere Vorsicht! - bei der Weiterfahrt links das Schloß Valley und die 68 m hohe Mangfallbrücke der Autobahn München - Salzburg, etwas später ebenfalls links das Kloster Weyarn. Die Bahnstrecke folgt nun dem Lauf der Mangfall, überquert diese kurz hinter der Station Thalham (kurzer Fotohalt) und verläuft dann ansteigend neben der Schlierach, dem Abfluß des Schliersees. Die Trasse führt in zahlreichen Windungen durch das waldreiche Tal; unterwegs in einer größeren Lichtung Kanalbauten, die Wasser der Mangfall in den Seehamer See leiten. Nach der Kreisstadt Miesbach folgt Agatharied (rechts gotische Dorfkirche), dann Hausham. Links am Bahnhof das frühere Pechkohlenbergwerk.

Um 9.51 Uhr trifft der Sonderzug in Schliersee ein und die Lokomotive muß umsetzen. Interessant ist die Weichenanordnung des Spitzkehrbahnhofs: Von jedem Bahnsteig aus können Züge sowohl nach Bayrischzell als auch nach Holzkirchen ausfahren. Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Schliersee umfährt der Zug in einem großen Bogen den Schliersee - links schöner Blick auf den Ort und die Insel Wörth - und hält dann zu einem Fotohalt im Bahnhof Fischhausen-Neuhaus. Auch hier wieder bayerische Signale.

Bei der Weiterfahrt führt die Strecke zunächst in östlicher Richtung ein Stück durch das enge Aurachtal, dann erreicht sie das breite und offene Leitzachtal. Schon im Aurachtal wird erstmals der 1838 m hohe Wendelstein sichtbar, der als beherrschender Berg wie eine Burg über dem Tal steht. Sendeanlagen und die Bauten des Sonnenobservatoriums kennzeichnen die Bergspitze. In vielen Windungen führt die Trasse am Südhang des Wendelsteins fast eben entlang. Während der Fahrt durch das Hochtal ertönt das Echo der Pfeifsignale.

Um 10.42 Uhr wird nach 78 km Fahrt Bayrischzell erreicht. Auch hier wieder einige "pseudo-bayerische" Signale, ferner ein Lokschuppen zur Übernachtung von Diesel-Lokomotiven. Die Drehscheibe vor dem Schuppen wurde erst vor wenigen Monaten entfernt.

Während des Aufenthaltes in Bayrischzell sollten Sie einen kurzen Rundgang durch den Ort am Fuße des Wendelsteins machen. Reizvolle Häuser und hölzerne Brunnen prägen das Gesicht der Ansiedlung. An einem Baum vor dem Hotel "Königslinde" verkündet eine Tafel, daß am 14.7.1858 König Max II den Aufstieg von Bayrischzell auf den Wendelstein gewagt hatte.

Um 13.10 Uhr beginnt die Rückfahrt nach Holzkirchen, zuvor werden wir um 12.45 Uhr vor dem Büffetwagen einige Eisenbahn-Souvenirs versteigern.

Nach dem abermaligen Umsetzen der Lokomotive in Holzkirchen fährt der Sonderzug in Richtung Schaftlach weiter. Auch hier wieder eine Fahrt durch Wälder und landwirtschaftlich genutztes Gelände. Im Bahnhof Schaftlach - auch er ist mit bayerischen Signalen noch gut bestückt - übernimmt die Lokomotive Nr. 6 der Tegernsee-Bahn AG den Sonderzug zur Weiterfahrt. Die Strecke führt in südlicher Richtung über Moosrain (Fotohalt) zum Nordostufer des Tegernsees und dann über den "Gmunder Berg" hinab zum Bahnhof Gmund. Zuvor von der Höhe schöner Blick auf den See. Bei der Ausfahrt von Gmund wird auf einer Brücke mit 150 m Radius die Mangfall, der Abfluß des Tegernsees, überquert und nach wenigen Minuten Fahrzeit endet der Zug im Bahnhof Tegernsee.

Den Aufenthalt bis 16.05 Uhr können Sie zu einer Besichtigung der Privatbahn-Fahrzeuge, zu einer Kaffeepause oder zu einem Rundgang durch den Ort benutzen.

Bei der Rückfahrt bringt die GtL 4/4 den Sonderzug wieder bis nach Schaftlach; bei der Fahrt über den Gmunder Berg unterstützt durch eine Diesel-Lokomotive als "schiebende Hilfe". In Schaftlach erwartet wieder die DB-Dampflok den Zug um ihn dann ohne Halt nach München zu befördern. Vor der Abfahrt in Schaftlach können Sie noch die Ausfahrt des E 108 nach Tegernsee beobachten.

Mit der Ankunft in München endet eine Reise, die noch einmal mit Dampf durch das Voralpenland führte. Für viele wird die Fahrt des Abschieds eine Fahrt der Erinnerung gewesen sein und wir hoffen, daß es Ihnen allen gefallen hat.

Die Elektrifizierung München-Solln - Holzkirchen

Im Verlauf des Ausbaus der Münchner S-Bahn erfolgt die Anpassung und die Elektrifizierung verschiedener Vorortstrecken für den S-Bahn-Betrieb. Bahnsteige werden erhöht um das rasche Ein- und Aussteigen zu erleichtern; gleichzeitig erfolgt die Schaffung gleisfreier Zugänge zu den Bahnsteigen.
Auf der Strecke München-Solln - Holzkirchen wurde der elektrische Betrieb am 29.9.1968 aufgenommen. Die Fahrleitung errichtete die Firma Siemens, die Lage der Fahrleitung wurde nach einem neuen Verfahren mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung errechnet. Auf der freien Strecke erfolgte erstmals die Verwendung von Leichtbauflachmasten, die 36 % Gewichtsersparnis und 25 % Kostenminderung bringen. Die Mastform entwickelte das Bundesbahn Zentral-Amt in München.
Bei 27 Streckenkilometern wurdem 65,6 Gleiskilometer mit Fahrleitungen überspannt, 762 Masten im Gewicht von zusammen rund 261 t gesetzt und 125 t Kupfer eingebaut. 130 km Kabel mußten verlegt werden, dazu gehört auch der Ersatz von Freileitungen, die in der Nähe der 15 000 V Fahrleitung nicht mehr verwendet werden können. Ferner wurden die Kabel für den automatischen Streckenblock und die Streckenfernsteuerung gleich mit installiert.

Die Kosten für Fahrletungen, Brückenbauten, Fernmelde- und Signalanlagen sowie kleinere Arbeiten beliefen sich auf rund 7,2 Mio DM. Zu dieser Summe kommen noch 750 000 DM für die Arbeiten an der Straßenüberführung und Bahnsteigunterführung in Holzkirchen und 111 000 DM für die Absenkung der Gleise unter der Überführung der Wolfratshausener Straße. Der weitere Ausbau der Bahnanlagen für den vollen S-Bahnverkehr wird nochmalige finanzielle Belastungen bringen.

Die Tegernsee-Bahn AG

Die einzige Privatbahn Oberbayerns, die dazu noch einen sehr regen Betrieb zu verzeichnen hat, soll im Rahmen dieser Schrift besonders erwähnt werden.

Die Veröffentlichungen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

Emil Kessler 1813–1867

Ausstellungskatalog erschienen zur Gedächtnisschau der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. in Karlsruhe 1967.

120 Seiten, 16 Abb., 1 Farbtafel, Format DIN A 5, kart. 10,80 DM
(Vorzugspreis 7,80 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Beschreibung der Ausstellungsstücke, Literaturangaben und Zeittafeln. Zur Einführung: „Zum Leben und Werk Emil Kessler" von W. Distelbarth. Mit umfangreichen Listen: Die unter der Leitung Emil Kesslers in Karlsruhe und Eßlingen gebauten Lokomotiven (über 800!). Die bis zur Liquidation der Maschinenfabrik Carlsruhe angeschafften Lokomotiven der Badischen Staatsbahn. Die bis zum Tode Kesslers angeschafften Lokomotiven der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Über den aktuellen Anlaß hinaus ein Nachschlagewerk über das Schaffen eines der bedeutendsten Unternehmer und Konstrukteure.

Schallplatte „T 3, IV h und Malletlok"

Tondokumente von Studienfahrten 1967 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte.

17-cm-Langspielplatte, 45 U/min., 16seitige Textbeilage mit Geschichte der Strecken und 12 Abbildungen, 8,80 DM.
(Vorzugspreis 6,60 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Lokomotive Nr. 14 der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH vor dem Sonderzug am 1. Oktober 1967. Abfahrt in Wiesloch-Walldorf, Besuch in Waldangelloch, Streckenaufnahmen. Schnellzuglokomotive 18 323 der DB vor Sonderzug Nürnberg–Frankfurt/Main am 22. Oktober 1967. Anfahrt auf der Spessartstrecke nach Halt vor dem Anfahrtssignal des Bahnhof Wiesthal. Schmalspur-Lokomotive Nr. 105 der Mittelbadischen Eisenbahnen AG, Bauart Mallet. vor Sonderzug von Zell nach Todtnau. Vorbeifahrt in der Nähe der Station Schönau.

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 1/1968

123 Seiten, 100 Abbildungen, Kunstdruckpapier, Format DIN A 4, kart. 19,80 DM
(Vorzugspreis 14,80 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Aus dem Inhalt:
Wolfgang Stoffels: Fünfzig Jahre Dampfturbinen-Lokomotiven (alle ausgeführten Maschinen und Projekte aus Europa und Übersee, aus Deutschland T 18 1001, T 18 1002, T 38 3255 u. a.).
Heinz Sturm: Die Entstehung der Murgtalbahn zum 100jährigen Jubiläum des ersten Abschnitts Rastatt–Gernsbach am 1. Juni 1969.
Hellmuth Fröhlich: Deutsche Lokomotiven in Österreich. (Alle irgend nur feststellbaren Lokomotiven, die von der Zeit des ersten Weltkrieges bis 1938 und von 1945 bis heute in Österreich waren bzw. sind, werden aufgeführt, unter Einschluß der österreichischen Privat- und Industriebahnen.)
Seidel/Horn/Eckert: T 3, IV h und Malletlok. Bericht über die Studienfahrten der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte im Jahre 1967.

Alleinvertrieb
VERLAG WOLFGANG ZIMMER · 6239 EPPSTEIN IM TAUNUS
Postfach 13 · In den Amtmannswiesen · Telefon (06198) 8394

Direktverkauf aller Veröffentlichungen bei den Studienfahrten und in den Historischen Dampfzügen Achern - Ottenhöfen.

Für die freundliche Überlassung von ausführlichen Unterlagen danken wir der Direktion sehr herzlich.

Streckenführung (Stand vom April 1969)

Die Streckenlänge der eingleisigen. regelspurigen Nebenbahn beträgt 12,4 km auf eigenem Gleiskörper, die Gleislänge umfaßt 15,3 km. Verlegt sind Gleise der Formen S 41, S 49, bayrisch IX und bayrisch X auf Holzschwellen. Der Minimalradius (Brücke über die Mangfall in Gmund) beträgt 150 m, die maximale Neigung (Rampe über den Gmunder Berg) 33 ‰. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit ist für Reisezüge auf 60 km/h, für Güterzüge auf 40 km/h festgelegt. Der zulässige Achsdruck beträgt auf dem Abschnitt Gmund - Schaftlach 20 t, auf dem Abschnitt Tegernsee - Gmund zur Zeit noch 18 t.
Der technischen Sicherung des Zugverkehrs dienen 5 Blinklichtanlagen und 6 Formsignale (in den Bahnhöfen Schaftlach, Gmund und Tegernsee). Neben den Bahnhöfen Gmund und Tegernsee sind die Haltestellen Moosrain und St. Quirin vorhanden. Direktion, Fahrzeugschuppen und Werkstätten befinden sich in Tegernsee.

Die Tegernsee-Bahn AG (TAG) verfügt zur Zeit über folgende Fahrzeuge:

Dampflokomotiven	: Nr. 6, 7 und 8
Diesel-Lokomotiven	: Nr. V 65-11 und V 65-12
Personenwagen AB3i	: Nr. 21 und 23
Personenwagen Byg	: Nr. 45,46, 47
Dienstwagen	: Nr. 1 - 4
Gerätewagen	: Nr. 11, ferner 1 Schneepflug und ein Sprengwagen.

Der "Kraftverkehr Tegernsee GmbH",eine Tochtergesellschaft der TAG, verfügt über 20 Omnibusse und 3 Lastkraftwagen

Die 1'C 2'h2t-Lok Nr. 8, früher vorwiegend für die Eilzüge zwischen München und Tegernsee eingesetzt, wurde schon vor einigen Jahren abgestellt und soll noch 1969 verschrottet werden. Der Schneidbrenner droht auch der Lok Nr. 6, deren Untersuchungsfrist am 11.7.1969 abläuft. Vielleicht- wir wollen es aber nicht hoffen- ist diese Maschine vor unserem

Technische Hauptdaten der Lokomotiven Nr. 6 und Nr. 8 der Tegernsee-Bahn AG.

Betr.-Nr. Bauart Baujahr Hersteller	6 Dh2t 1924 Krauss	8 1'C2'h2t 1942 Kr.-Maffei
Zylinderdurchmesser mm	460	460
Kolbenhub mm	508	500
Treib- u.Kuppelraddurchm. mm	1 006	1 500
Laufraddurchmesser,vorn mm	-	850
Laufraddurchm. hinten mm	-	850
Bauart der Steuerung	Heusinger, außenl.	
Kesselüberdruck kp/cm^2	12	15
Anzahl der Heizrohre	69	89
Heizrohrdurchmesser mm	44,5x2,5	44,5x2,5
Anzahl der Rauchrohre	18	18
Rauchrohrdurchmesser mm	118x4	118 x 4
Rohrlänge zw.d. Wänden mm	3 500	3800
Rostfläche m^2	1,55	1,6
Rostlänge x - breite m	1,4x1,0	1,6x0,99
Strahlungsheizfläche m^2	6,53	6,8
Rauchrohrheizfläche m^2	21,75	23,6
Heizrohrfläche m^2	29,67	42,5
Verdampfungsheizfläche m^2	58,24	72,9
Überhitzerheizfläche m^2	20,20	22,4
Achsstand der Treibachsen mm	3 900	
gesamter Achsstand mm	3 900	
Länge über Puffer mm	9 400	12 400
Leergewicht Mp	36,5	57,2
Reibungsgewicht Mp		
Dienstgewicht m.2/3 Vorr. Mp	46,5	69,2
Wasservorrat m^3	5,4	8,8
Kohlenvorrat t	1,5	2,3
Indizierte Leistung PS	480	550
V max. vorw./rückw. km/h	45/45	90/90

Sonderzug das letzte Mal unter Dampf.

Dagegen erhält die 1'D 1'h2t-Lokomotive Nr. 7 zur Zeit eine Hauptuntersuchung, damit die TAG über eine Reservemaschine nach Ausfall der Lok Nr. 6 verfügt. Mit den beiden Diesel-Lokomotiven allein ist der reguläre Verkehr und der starke Sonderzugverkehr nicht immer zu bewältigen. Es ist zu wünschen, daß die Lokomotive Nr. 7 dann noch weitere 6 Jahre im Dienst stehen kann.
Für die fernere Zukunft und nach Umbau der gesamten Strecke auf 20 t Achslast ist die Anschaffung einer Lokomotive ähnlich der Reihe 290 der DB vorgesehen.
In der Tabelle mit den technischen Hauptdaten der Triebfahrzeuge unseres Sonderzuges erscheint neben der Lok Nr. 6 die Lok Nr. 8 der TAG. Wir haben diese Maschine dafür gewählt, weil es sich um die letzte von der Tegernsee-Bahn AG beschaffte Dampflokomotive handelt und dieses Fahrzeug für eine Privatbahn immerhin sehr beachtliche Abmessungen und Leistungen aufweist.

Geschichtliches

Es fehlte nicht an Plänen, die Orte am Tegernsee an die Bahnstrecke München - Holzkirchen - Bad Tölz anzuschließen, nachdem mit der Zunahme des Fremdenverkehrs der Stellwagenbetrieb von Schaftlach aus immer heftigerer Kritik ausgesetzt wurde. Nach langen Verhandlungen baute man zunächst die Teilstrekke Schaftlach - Gmund, die am 1.8.1883 eröffnet wurde; den Betrieb übernahm die neugegründete "Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach - Gmund" (EAG) mit Sitz in Gmund.

Auch um die Fortsetzung der Bahn entstanden Streitigkeiten, da sich verschiedene Orte um den Endbahnhof bemühten. Man einigte sich schließlich auf Tegernsee und eröffnete das Reststück dann am 1.5.1902. Der Name der Gesellschaft wurde jetzt in "Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee" unter Beibehaltung der Initialien geändert und der Sitz zunächst von Gmund nach München verlegt. (1919 dann nach Tegernsee)

Zu den beiden ersten Cn2t-Lokomotiven Nr. 1 "Schmid-

balthes" und Nr. 2 "Fromund" für die erste Teilstrecke kamen dann 1901, bezw. 1904 die Lokomotiven Nr. 3 "Otkar" und Nr. 4 "Carl Theodor", ebenfalls Cn2t-Maschinen, jedoch mit etwas geänderten Dimensionen.
Nr. 1 und Nr. 2 wurden 1926 verschrottet, Nr. 3 und Nr. 4 erst um 1940 verkauft bezw. ebenfalls verschrottet.

Für die immer schwerer werdenden Züge reichten die Dreikuppler bald nicht mehr aus und die Tegernsee-Bahn beschaffte 1914 die Lokomotive Nr. 5, eine Dh2t-Maschine ähnlich der bayerischen GtL 4/4. 1924 folgte dann die Lok Nr. 6, ebenfalls eine Dh2t, die einer Bauserie der GtL 4/4 für die Staatsbahn entnommen wurde. Die Tegernseebahn wümschte nur einige Änderungen, deren optisch auffallende der Kronenschornstein ist.
Die Zerlegung der Lok Nr. 5 erfolgte 1961.

Zur Beschleunigung des Zugverkehrs kaufte die Tegernsee-Bahn 1936 bei Krauss-Maffei die 1'D 1'h2t-Lok Nr. 7; sie stimmte mit den Lokomotiven 98 1801 und 98 1802 der DR (ex Lokalbahn AG) überein. Die Maschine erreicht bei einem Treibraddurchmesser von 1100 mm eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h.

Die letzte, 1942 beschaffte Dampflokomotive war die 1'C 2'h2t-Maschine Nr. 8. Sie blieb ein Einzelstück; denn die Nr. 9 war zwar bestellt, wurde aber wegen der Kriegsereignisse storniert.
Noch immer ist nicht eindeutig geklärt, ob das hintere Fahrgestell der Lok 8 tatsächlich von einer Ellok der Baureihe 79 stammt, eine große Ähnlichkeit mit diesem ist jedenfalls vorhanden. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h konnte die Lok 8 in etwa die Fahrzeiten der Eiltriebwagenzüge nach München einhalten; denn 1940 begann die Motorisierung der Tegernsee-Bahn.

Der erste Triebwagen wurde von der Maschinenfabrik Esslingen 1940 unter der Fabriknummer 20 000 bezogen und erhielt die Betriebsnummer VT 25. Das Fahrzeug hatte damals 2 Stück 180 PS Motoren, die wahlweise mit Benzin, Dieselöl oder Flüssiggas betrieben werden konnten. Auf älteren Fotos sind noch die dafür

notwendigen Dachaufbauten zu sehen. Der neue Triebwagen beschleunigte damals den Verkehr zwischen dem Tegernsee und der Landeshauptstadt erheblich, für die rund 59 km lange Strecke benötigte er genau 60 Minuten; das entspricht in etwa den heutigen Fahrzeiten, wenn man den Rangieraufenthalt in Schaftlach nicht rechnet. Der VT 25 wurde nach Anschaffung der Diesel-Lokomotiven an die Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft verkauft und steht jetzt auf der Strekke Haltingen - Kandern im Einsatz.

1955 beschaffte die TAG die D-gekuppelte MaK-Diesel-Lokomotive V 65-11, die zuvor als Prototyp der V 65 für die DB im nordbayerischen Raum erprobt wurde. Die Maschine entspricht weitgehend der V 65 und erreicht im Streckengang 80 km/h. Als äußerlich fast gleiche Maschine folgte 1960 die V 65-12, ebenfalls von der MaK. Trotz etwas höherer Motorleistung beträgt die Höchstgeschwindigkeit nur 74 km/h. Es sei noch erwähnt, daß die V 65-11 für die Zugheizung einen Abgasheizkessel hat, während die V 65-12 mit einer Vapor-Heating-Heizeinrichtung ausgestattet wurde. Beide Fahrzeuge stehen im täglichen Einsatz und haben sich sehr bewährt.

1963 konnte die TAG den VT 7 der Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (Esslingen 1951, Fabr.Nr. 23 350) und den dazugehörigen Steuerwagen VS 1 erwerben. Der VT t erhielt die neue Betriebsnummer VT 26 und wurde vorwiegend im Verkehr nach München eingesetzt. VT 26 und VS 1 kamen im Winter 1966/67 zur Kleinbahn Frankfurt (M) - Königstein, nachdem dort durch einen schweren Unfall der aus 7 Bi-Wagen bestehende Personenzug komplett ausgemustert werden mußte. Die beiden TAG-Fahrzeuge sind bei der Kleinbahn als VT 90 und VS 166 täglich im Dienst.

Aus den ersten Betriebsjahren der Tegernsee-Bahn sind nur noch wenige Fahrzeuge vorhanden. Im einzelnen handelt es sich um den Gerätewagen Nr. 11 - ein früherer Packwagen mit Postabteil, gebaut 1903 von Rathgeber, und die AB3i Nr. 21 und 23 , ebenfalls von Rathgeber, aber erst 1906 gebaut.

Abschließend sei noch auf die gute Zusammenarbeit zwischen der Staatsbahn, sei es DR oder DB, und der

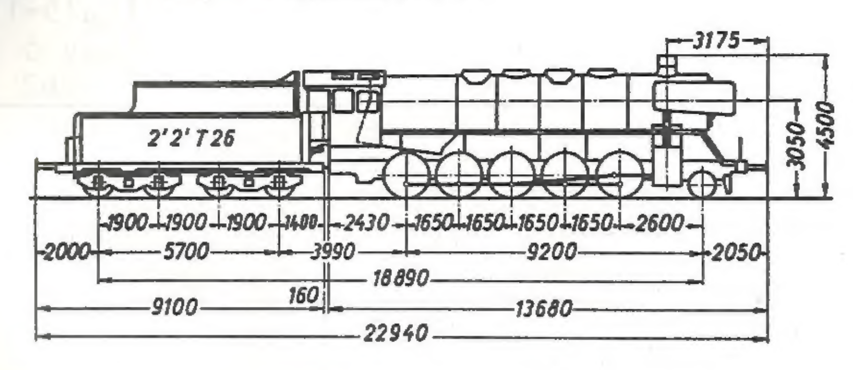
Tegernsee-Bahn hingewiesen. Gut abgestimmte Fahrpläne sind seit Jahrzehnten Selbstverständlichkeit, die Kilometerleistungen der DB- und der TAG-Fahrzeuge werden jährlich gegenseitig abgerechnet. Alle Züge von München nach Lenggries führen am Zugschluß eine Wagengruppe nach Tegernsee, die in Schaftlach von der TAG-Lok übernommen wird. Bei der Fahrt in Richtung München werden die von Tegernsee kommenden Wagen von der TAG-Lok dem DB-Zug am Zugschluß beigestellt.
Vorbei sind leider die Zeiten, in denen die Dampflokomotiven und Triebwagen der TAG nach München kamen; jetzt sieht man regelmäßig Bn-Silberlinge und Byg-Wagen der DB auf den Gleiseb der Privatbahn. Lange Wintersportzüge (bis zu 1000 Personen an schönen Wintertagen) fahren von München nach Tegernsee.

Vorbei sind aber auch die Zeiten, in denen schwere Züge mit einer Dampflokomotive an der Spitze und zwei Schiebelokomotiven über die 1047 m lange Steigung von 33 ‰ des Gmunder Berges befördert wurden. Heute gehört den Dieselfahrzeugen das Feld, und bei aller Romantik zur Dampflok entscheidet letzten Endes doch der wirtschaftliche Erfolg oder Mißerfolg über die weitere Entwicklung. Der Tegernsee-Bahn AG wünschen wir auch für die Zukunft viel Erfolg; den Freunden der Eisenbahn jedoch, daß die Lok Nr. 7 der TAG noch recht oft unter Dampf steht.

Ausklang

Entsprechend den bisherigen Gepflogenheiten müßte im Rahmen dieser Schrift auch die Baureihe 050 der Deutschen Bundesbahn behandelt werden. Eine auch nur in etwa umfassende Darstellung würde jedoch in ihrem Umfang weit über den informativen Charakter des Heftes hinausgehen. Wir wollen uns daher in diesem Fall vorwiegend auf eine Gegenüberstellung der technischen Hauptdaten der Baureihe 050 mit denen der Baureihe 54^{15-17}, ehemals bayerische G 3/4 H beschränken. Die G 3/4 war besonders im Raum München sehr vertreten, die letzten Exemplare wurden erst

gegen Ende 1963 ausgemustert.



Die Baureihe 050-053 hat bei der Deutschen Bundesbahn den höchsten Einsatzbestand aller noch vorhandenen rund 1800 Dampflokomotiven. Es ist nicht mehr festzustellen, wieviel Maschinen der Reihe 050 insgesamt gebot worden sind; denn in der Numerierung sind Lücken vorhanden und wichtige Unterlagen gingen verloren. Man kann mit Sicherheit annehmen, daß es sich um rund 3000 Maschinen handelte, die zwischen 1938 und 1943 die Lokomotivfabriken verließen. Wegen zunehmender Werkstoffknappheit wurde die Ausrüstung der Maschinen nach und nach vereinfacht und ein Teil der Lokomotiven dann als Reihe 50 ÜK (Übergang zur Kriegsausführung) bezeichnet. In Anlehnung an die Baureihe 50, jedoch mit knappster Verwendung von Werkstoffen und Armaturen entstand schließlich die Baureihe 52, deren Gesamtstückzahl über 6000 Exemplare erreichte. Bei der Deutschen Bundesbahn ist die Reihe 52 schon seit Jahren nicht mehr anzutreffen; bei der DR, der ÖBB und der MAV stehen aber diese Maschinen, deren Lebensdauer auf 15 Jahre ausgelegt wurde, noch immer im Einsatz.

Auch die Baureihe 50 machte wie jede andere Baureihe Veränderungen durch, es fehlte nicht an Maßnahmen um die Leistungsfähigkeit dieser Maschinen zu erhöhen. Einer umfassenden Darstellung wird es vorbehalten bleiben die Entwicklungsgeschichte, die Verbesserungen und die Betriebserfahrungen der Baureihe 050 aufzuzeichnen. Als Maschine für beinahe jeden Dienst wird sicherlich die 050 als letzte Baureihe den Abschied von den Schienen der DB nehmen.

Technische Hauptdaten der Baureihen 050 und 54^{15-17}

Baureihe DB Gattung Bauart	050 - 1'Eh2	54^{15-17} bay.G 3/4H 1'Ch2
Zylinderdurchmesser mm	600	520
Kolbenhub mm	660	630
Treib- u. Kuppelraddurchm. mm	1 400	1 350
Laufraddurchmesser, vorn mm	850	950
Bauart der Steuerung	Heusinger, außenl.	
Kesselüberdruck kp/cm^2	16	13
Anzahl der Heizrohre	113	138
Heizrohrdurchmesser mm	54x2,5	51x2,5
Anzahl der Rauchrohre	35	20
Rauchrohrdurchmesser mm	133 x 4	133 x 4
Rohrlänge zw.d.Wänden mm	5200	4 350
Rostfläche m^2	3,89	2,64
Rostlänge x - breite m	2,5x 1,5	1,8x1,4
Strahlungsheizfläche m^2	15,9	10,06
Rauchrohrheizfläche m^2	71,47	34,16
Heizrohrfläche m^2	90,46	86,75
Verdampfungsheizfläche m^2	177,83	130,97
Überhitzerheizfläche m^2	86,94	36,65
Achsstand der Treibachsen mm	6 600	4 000
gesamter Achsstand L + T mm	18 890	14 050
Länge über Puffer mm	22 940	17 500
Leergewicht L + T Mp	104,1	74,6
Reibungsgewicht Mp	75,3	49
Dienstgew. m. 2/3 Vorrat Mp	135,1	96,9
Wasservorrat m^3	26	18,2
Kohlenvorrat t	8	6
Indizierte Leistung PS	1625	1040
V max. vorw./rückw. km/h	80/80	65/50
1. Beschaffungspreis Mark	179 000	

Die Angaben für die Baureihe 050 entsprechen der Ausführung mit Tender 2'2'T 26.
Die Angaben für die Baureihe 54^{15-17} entsprechen der Lieferung 1919 mit Tender 3 T 18,2 (bay.)